

「自家用有償旅客運送に係る規制緩和」に係る
国家戦略特区ワーキンググループからの指摘・確認事項

平成 27 年 10 月 14 日
内閣府地方創生推進室

平成 27 年 10 月 9 日に開催した国家戦略特区ワーキンググループを踏まえ、下記の指摘・確認事項について、10 月 15 日までにご回答ください。

なお、回答内容については次回ワーキンググループの議題にさせていただくこととなりますので、提出期限について厳守ください。

記

(指摘・確認事項)

1. 自家用自動車を活用する区域や路線等を決定するに当たり、地域の交通事業者の意見を聴くこととすれば、地域交通全体として実効性を上げる役割分担を適切に判断することが可能になることから、国家戦略特別区域会議で意思決定することとしてもよいのではないかと考える。
2. 安全性のレベルについては、地域の特性に応じて決められるのが適切であるとする。自家用有償旅客運送の実施主体（NPO等）が、交通空白地で許可されているのは、そのためだと考えられる。
交通空白地等において、「地域住民を運転手等とし、その所有する車両を有効活用する方式」での運送事業であっても、自家用有償旅客運送の実施主体（NPO等）と同様の安全確保や利用者利益の保護対策を講ずれば、対価の水準や実施主体の収益性に関係なく、輸送の安全の確保等は可能である。したがって、民間事業者による自家用有償旅客運送を特区に限って実施することに問題はないのではないかと考える。
なお、ビジネスとして実施している乗合タクシー等においても、自治体の補助が無ければ維持できない場合もある。一方、市町村運営有償運送の場合は、民間に委託することも考慮する必要がある。
3. 一般旅客自動車運送事業について、安全性等の基準は、全国一律ではなく、地域毎に、地域の特性・交通事情に応じた安全性等の基準を定めてもよいのではないかと考える。（地理試験等は地域毎の資格としている。）。
4. 株式会社がCSR活動の一環として、公共交通空白地有償運送を実施することも想定される。株式会社の営利性をもって一律に排除することは不適切であり、このような取組を推進する意義は大きいものと考えられる。このため、事業の実施主体として、株式会社の参入を認めるべきではないかと考える。
なお、CSR活動の一環であるかどうかは、取締役会の決議等を経て行われ、かつ、当該事業部門の収益が著しく黒字となっていないことをもって確認することができ、これらを常に対外的に公表させることで担保することもできるものとする。

以上